

Βρυξέλλες, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Η ΕΥΡΩΠΗ ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ

Βιώσιμη κινητικότητα για την Ευρώπη: ασφαλής, συνδεδεμένη και καθαρή

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Πρόεδρος Juncker, στην ομιλία του για την κατάσταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης του Σεπτεμβρίου του 2017, έθεσε ως στόχο για την ΕΕ και τις βιομηχανίες της να αποκτήσουν παγκοσμίως ηγετικό ρόλο στην καινοτομία, την ψηφιοποίηση και την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η Επιτροπή ενέκρινε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για να διασφαλίσει ότι οι πολιτικές της ΕΕ για την κινητικότητα αντικατοπτρίζουν τις εν λόγω πολιτικές προτεραιότητες. Έπειτα από τη στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών¹, η Επιτροπή εξέδωσε δύο «δέσμες μέτρων για την κινητικότητα» τον Μάιο και τον Νοέμβριο του 2017² αντίστοιχα. Στις εν λόγω δέσμες μέτρων καθορίστηκε θετικό θεματολόγιο, καθώς και νομοθετικές προτάσεις και πρωτοβουλίες, οι οποίες εξασφαλίζουν την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών και την ομαλή μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να μεριμνήσουν ώστε αυτές οι προτάσεις να εγκριθούν ταχέως.

Η τρίτη και τελευταία δέσμη μέτρων «Η Ευρώπη σε κίνηση» συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της νέας στρατηγικής για τη βιομηχανική πολιτική του Σεπτεμβρίου του 2017, και αποσκοπεί στην ολοκλήρωση της διαδικασίας που θα επιτρέψει στην Ευρώπη να αξιοποιήσει πλήρως τα οφέλη του εκσυγχρονισμού της κινητικότητας³. Για τον σκοπό αυτόν, είναι απαραίτητο το μελλοντικό σύστημα κινητικότητας να είναι ασφαλές, καθαρό και αποδοτικό για όλους τους πολίτες της ΕΕ. Πρέπει να αξιοποιήσουμε τις δυνατότητες που προσφέρουν οι νέες τεχνολογίες ώστε να επιδιώξουμε πολλούς στόχους ταυτόχρονα: να καταστεί η ευρωπαϊκή κινητικότητα πιο ασφαλής και προσιτή, η ευρωπαϊκή βιομηχανία πιο ανταγωνιστική, οι ευρωπαϊκές θέσεις εργασίες πιο ασφαλείς, και η Ένωση πιο καθαρή και καλύτερα προσαρμοσμένη στην επιτακτική ανάγκη αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής. Για αυτό, απαιτείται η πλήρης δέσμευση της ΕΕ, των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων φορέων.

Η τεχνολογική εξέλιξη επηρεάζει όλα τα τμήματα της κοινωνίας και της οικονομίας, μεταμορφώνοντας τη ζωή των πολιτών της ΕΕ. Οι μεταφορές δεν αποτελούν εξαίρεση σε αυτή την τάση. Νέες τεχνολογίες μεταβάλλουν ριζικά το τοπίο της κινητικότητας. Ανατρέπουν τα παραδοσιακά επιχειρηματικά μοντέλα μεταφορών και τους σχετικούς κλάδους, δημιουργούν νέες ευκαιρίες με τη μορφή νέων υπηρεσιών κινητικότητας και νέων επιχειρηματικών παραγόντων, συνεπάγονται όμως και προκλήσεις. Η αγορά εργασίας και οι απαιτούμενες δεξιότητες εξελίσσονται με ραγδαίους ρυθμούς και η ΕΕ πρέπει να παραμείνει ανταγωνιστική έναντι του τεράστιου παγκόσμιου ανταγωνισμού. Δεδομένου ότι η αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας και των μεταφορών αντιστοιχεί σε 12 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και ότι η αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών είναι κρίσιμη για την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ, η προσαρμογή στην αλλαγή έχει καθοριστική σημασία για την πολιτική κινητικότητας της ΕΕ.

Η ίδια η έννοια των μεταφορών μεταβάλλεται και τα παραδοσιακά όρια μεταξύ των οχημάτων, των υποδομών και του χρήστη καθίστανται ολοένα και περισσότερο δυσδιάκριτα. Στο επίκεντρο δεν βρίσκεται πλέον το μέσο μεταφοράς. Στις μέρες μας, χάρη στην αυξημένη συνδεσιμότητα και την αυτοματοποίηση, ο χρήστης τοποθετείται ολοένα και περισσότερο στο επίκεντρο ενός συστήματος κινητικότητας πολύ πιο ευέλικτου και ολοκληρωμένου.

¹ COM(2016) 501.

² COM(2017) 283, COM(2017) 675.

³ COM(2017) 479.

Η είσοδος ολοένα και περισσότερο αυτοματοποιημένων και συνδεδεμένων οχημάτων στην αγορά αποτελεί το επόμενο κεφάλαιο στον τομέα των μεταφορών που θα αλλάξει οριστικά τον τρόπο με τον οποίο οι πολίτες θα απολαμβάνουν την κινητικότητα στο μέλλον. Η εν λόγω οριστική αλλαγή έχει ήδη ξεκινήσει και η Ευρώπη πρέπει να είναι προετοιμασμένη. Οι ψηφιακές τεχνολογίες επιβάλλουν την αλλαγή, ταυτόχρονα όμως μπορούν να συμβάλλουν στην αντιμετώπιση πολλών από τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει το σημερινό σύστημα κινητικότητας. Εφόσον καθιερωθεί ισχυρό κανονιστικό πλαίσιο, τα αυτοματοποιημένα οχήματα και τα προηγμένα συστήματα συνδεσιμότητας θα βελτιώσουν την ασφάλεια των οχημάτων και τη δυνατότητα κοινής τους χρήσης, και θα τα καταστήσουν περισσότερο προσιτά για όλους τους πολίτες, ακόμη και για αυτούς που ενδεχομένως σήμερα δεν έχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας, όπως οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με αναπηρία. Επιπλέον, μπορούν να συμβάλλουν στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και, ως εκ τούτου, να αυξήσουν την ενεργειακή απόδοση, να βελτιώσουν την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και να συνεισφέρουν στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής. Οι πολιτικές της ΕΕ πρέπει να σχεδιαστούν ώστε να αποφέρουν αυτά τα παράλληλα οφέλη και να είναι κατάλληλα συντονισμένες.

Η Ευρώπη πρέπει να έχει ηγετικό ρόλο σε αυτό τον μετασχηματισμό του συστήματος κινητικότητας και η ΕΕ πρέπει να αναλάβει δράση όπου μπορεί να κάνει τη διαφορά. Η ΕΕ έχει την πλέον κατάλληλη θέση για να διασφαλίζει ότι στο πλαίσιο των εν λόγω εξελίξεων, θα συνυπολογίζονται οι ανάγκες της κυκλικής οικονομίας, θα λαμβάνονται πλήρως υπόψη τα κοινωνικά οφέλη, όπως η ασφάλεια και η ποιότητα ζωής, θα τονώνεται η καινοτομία, η δημιουργία θέσεων εργασίας και η ανταγωνιστικότητα, και θα μεγιστοποιούνται τα οφέλη για την κινητικότητα των πολιτών σε ευρωπαϊκή κλίμακα.

2. ΑΣΦΑΛΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: Προτεραιότητα στην ασφάλεια

Η ασφάλεια έχει θεμελιώδη σημασία για κάθε σύστημα μεταφορών και πρέπει πάντα να είναι η πρώτη προτεραιότητα. Καθώς η κινητικότητα εξακολουθεί να αναπτύσσεται και να μεταβάλλεται ριζικά από την ψηφιοποίηση, την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και την καινοτομία, πρέπει να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες περαιτέρω βελτίωσης των επιδόσεων ασφαλείας.

Το ιστορικό ασφαλείας των δρόμων της ΕΕ είναι πολύ καλό σε σύγκριση με άλλα μέρη του κόσμου. Ωστόσο, ο αριθμός θανάτων και σοβαρών τραυματισμών παραμένει υψηλός σε καθημερινή βάση, επομένως, η ΕΕ και τα κράτη μέλη της δεν πρέπει να επαναπαύονται αλλά, αντιθέτως, πρέπει να συνεχίσουν να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για λιγότερες απώλειες ανθρώπινων ζωών. Στη διακήρυξη της Βαλέτας για την οδική ασφάλεια του Μαρτίου του 2017, οι εθνικές κυβερνήσεις των κρατών μελών της ΕΕ δεσμεύθηκαν να μειώσουν περαιτέρω τον αριθμό των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων και των σοβαρών τραυματισμών και ζήτησαν από την Επιτροπή να συντονίσει τη δράση σε επίπεδο ΕΕ. Κάλεσαν την Επιτροπή να «εκπονήσει ένα νέο πλαίσιο πολιτικής για την οδική ασφάλεια για τη δεκαετία μετά το 2020, συμπεριλαμβανομένης μιας αξιολόγησης των επιδόσεων οδικής ασφαλείας, λαμβανομένων υπόψη των αντικειμενικών σκοπών και των στόχων που καθορίζονται στην παρούσα διακήρυξη». Ανέλαβαν επίσης να θέσουν ως στόχο να μειώσουν κατά το ήμισυ τον αριθμό των σοβαρών τραυματισμών στην ΕΕ έως το 2030 από το σενάριο αναφοράς του 2020.⁴

⁴ Συμπεράσματα του Συμβουλίου για την οδική ασφάλεια, 8 Ιουνίου 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/el/pdf>

Η οδική ασφάλεια στην ΕΕ έχει βελτιωθεί σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες, χάρη στη δράση σε επίπεδο ΕΕ, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό. Μεταξύ του 2001 και του 2010, ο αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην ΕΕ μειώθηκε κατά 43 τοις εκατό, και μεταξύ του 2010 και του 2017, κατά 20 τοις εκατό επιπλέον. Παρόλα αυτά, το 2017 σημειώθηκαν 25 300 θάνατοι στους δρόμους της ΕΕ, αριθμός που ισοδυναμεί με 70 θανάτους ημερησίως, και περίπου 135 000 σοβαροί τραυματισμοί, μεταξύ αυτών δε παρατηρείται μεγάλο ποσοστό πεζών, ποδηλατών και μοτοσυκλετιστών. Οι αριθμοί αυτοί αντιπροσωπεύουν ένα απαράδεκτο ανθρωπιστικό και κοινωνικό κόστος. Σε χρηματικούς όρους, το ετήσιο κόστος των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων και των σοβαρών τραυματισμών εκτιμάται ότι υπερβαίνει τα 120 δισ. EUR, ήτοι περίπου 1 τοις εκατό του ΑΕΠ.

Παρότι ορισμένα κράτη μέλη εξακολουθούν να σημειώνουν αξιόλογη πρόοδο στη μείωση των ποσοστών θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, η πρόοδος στο σύνολο της ΕΕ έχει παραμείνει στάσιμη τα τελευταία έτη. Ενώ σημειώθηκε μείωση της απώλειας ανθρώπινων ζωών της τάξης του 2 τοις εκατό περίπου το 2016 και το 2017, ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ακόμη και αύξηση των αριθμών. Η επίτευξη του στόχου της ΕΕ περί μείωσης των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων κατά το ήμισυ μεταξύ του 2010 και του 2020 θα αποτελέσει μείζονα πρόκληση⁵.

Σημαντικοί παράγοντες που συμβάλλουν στα τροχαία ατυχήματα είναι η ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή ναρκωτικών και η μη χρήση ζώνης ασφαλείας ή προστατευτικού κράνους. Πέραν αυτών, το αυξανόμενο φαινόμενο της απόσπασης προσοχής λόγω κινητών συσκευών και νέες τάσεις που εμφανίζονται σε ένα σύνθετο περιβάλλον καθιστούν απαραίτητη μια περισσότερο ευέλικτη και δυναμική προσέγγιση. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, ιδίως στους ποδηλάτες και τους πεζούς, λόγω της αξιοσημείωτης αύξησης του ποσοστού τους στον αριθμό θανάτων και σοβαρών τραυματισμών. Η αναμενόμενη αύξηση αυτών των μορφών βιώσιμης κινητικότητας, όπως η ποδηλασία, καθιστά ακόμη πιο επιτακτική την ανάγκη λήψης ειδικών μέτρων για τη βελτίωση της προστασίας των εν λόγω χρηστών του οδικού δικτύου.

Οι τεχνολογικές εξελίξεις, πρωτίστως στους τομείς της συνδεσιμότητας και της αυτοματοποίησης, δημιουργούν νέες ευκαιρίες για την εξάλειψη ή την αντιστάθμιση των ανθρώπινων σφαλμάτων, ενώ η μετάβαση προς οχήματα χωρίς οδηγό αναμένεται ότι μακροπρόθεσμα θα αυξήσει την ασφάλεια των πολιτών. Ωστόσο, κατά τη μεταβατική περίοδο ανακύπτουν νέοι κίνδυνοι, μερικοί από τους οποίους αφορούν τη λειτουργία των οχημάτων υψηλής αυτοματοποίησης σε συνθήκες μεικτής κυκλοφορίας, τη σύνθετη αλληλεπίδραση μεταξύ οδηγού και οχήματος (διεπαφή ανθρώπου-μηχανής), καθώς και ζητήματα ασφάλειας στον κυβερνοχώρο. Άλλες προκλήσεις θα είναι απόρροια των δημογραφικών αλλαγών και των διαφορετικών προσεγγίσεων ατομικής κινητικότητας.

Θα πρέπει επίσης να αξιοποιηθούν καλύτερα οι συνέργειες μεταξύ των μέτρων ασφάλειας και των μέτρων βιωσιμότητας. Για παράδειγμα, η προώθηση της χρήσης τρόπων μεταφοράς μηδενικών εκπομπών πρέπει να συνδυάζεται με τη βελτίωση της ασφάλειας του περιβάλλοντος των πεζών και των ποδηλατών. Επιπλέον, οι νέες και ασφαλέστερες μορφές κινητικότητας μπορούν να συνδυάζονται με βελτιωμένη πρόσβαση στην κινητικότητα για

⁵ «Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020», COM(2010) 389 τελικό. Λευκή Βίβλος – Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, COM(2011) 144.

όλα τα μέλη της κοινωνίας, ιδίως για τα άτομα με αναπηρία και την ολοένα αυξανόμενη μερίδα ηλικιωμένων ατόμων.

Τα παραπάνω αποδεικνύουν ότι χρειάζεται ενισχυμένη προσέγγιση της εφαρμογής της πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια και την ασφάλεια των οχημάτων, με σαφή έμφαση στις επιπτώσεις και τα αποτελέσματα, η οποία θα είναι αρκετά ευέλικτη ώστε να προσαρμόζεται διαρκώς στις μεταβαλλόμενες συνθήκες χωρίς να εισάγει αποκλεισμούς.

Ο μακροπρόθεσμος στόχος της ΕΕ θα εξακολουθήσει να είναι αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων όσο το δυνατόν πλησιέστερος του μηδέν στις οδικές μεταφορές έως το 2050 («όραμα για μηδενικές απώλειες»). Ο ίδιος στόχος θα πρέπει να επιτευχθεί για τους σοβαρούς τραυματισμούς. Η ΕΕ θα επιδιώξει επίσης ενδιάμεσους στόχους, αφενός, για τη μείωση του αριθμού των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων κατά 50 τοις εκατό μεταξύ του 2020 και του 2030 και, αφετέρου, για τη μείωση των σοβαρών τραυματισμών κατά 50 τοις εκατό την ίδια χρονική περίοδο (με τη χρήση του νέου κοινού ορισμού του σοβαρού τραυματισμού που έχει συμφωνηθεί από όλα τα κράτη μέλη)⁶.

Για να συνεισφέρει στην επίτευξη αυτών των στόχων, η Επιτροπή προτείνει κοινό πλαίσιο για την οδική ασφάλεια κατά την περίοδο 2021-2030, συνοδευόμενο από σχέδιο δράσης (παράρτημα 1), το οποίο θα καταρτιστεί λεπτομερέστερα σε συνεργασία με τα κράτη μέλη έως τα μέσα του 2019. Το εν λόγω κοινό πλαίσιο για την οδική ασφάλεια θα πρέπει να υλοποιηθεί με την εφαρμογή της προσέγγισης του «ασφαλούς συστήματος», η οποία συνιστάται σε παγκόσμιο επίπεδο από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας και υιοθετείται από ολοένα και περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ, περιφέρειες και δήμους. Κυρίαρχος στόχος της προσέγγισης του «ασφαλούς συστήματος» είναι να αντιμετωπιστούν τα αίτια των ατυχημάτων συνολικά με την οικοδόμηση διαφορετικών επιπέδων προστασίας, ώστε τυχόν δυσλειτουργία ενός στοιχείου να αντισταθμίζεται από άλλο στοιχείο.

Σύμφωνα με την εν λόγω προσέγγιση, οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί λόγω οδικών συγκρούσεων δεν αποτελούν αναπόφευκτο τίμημα της κινητικότητας. Μπορεί οι συγκρούσεις να συνεχίζουν να υπάρχουν, η πρόληψη όμως των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών είναι σε μεγάλο βαθμό εφικτή. Σύμφωνα με το «ασφαλές σύστημα», είναι δεδομένο ότι οι άνθρωποι κάνουν σφάλματα, άρα στόχος είναι να εξασφαλίζεται ότι τα σφάλματα αυτά δεν οδηγούν σε απώλειες ανθρώπινων ζωών ή σοβαρούς τραυματισμούς.

Για παράδειγμα, η καλύτερη κατασκευή των οχημάτων, η βελτιωμένη οδική υποδομή και τα χαμηλότερα όρια ταχύτητας μπορούν συνολικά να συμβάλλουν στη μείωση των επιπτώσεων των ατυχημάτων. Η ευθύνη για το «ασφαλές σύστημα» επιμερίζεται με συντονισμένο τρόπο μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, και η υλοποίησή του παρακολουθείται στενά, ώστε να αξιολογούνται τα αποτελέσματα και, εάν είναι αναγκαίο, να προσαρμόζονται τα μέτρα ανάλογα με την πείρα, τα νέα δεδομένα και τις νέες τεχνολογίες.

Μπορούν να επιτευχθούν συγκεκριμένα αποτελέσματα με καλύτερο συντονισμό μεταξύ των κρατών μελών και την υιοθέτηση μιας προσέγγισης «διαχείρισης βάσει στόχων». Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των γνωστών αιτιών ατυχημάτων θα πρέπει να συνδυάζονται διαφορετικά μέσα και μέτρα. Ως εκ τούτου, η νομοθεσία μπορεί να στηρίζεται με την εφαρμογή ρητά συνδεδεμένων με την οδική ασφάλεια κριτηρίων επιλεξιμότητας για ενωσιακή και εθνική χρηματοδότηση, όπως επίσης και με την καλύτερη διάδοση «διδασμάτων που αποκομίζονται», βέλτιστων πρακτικών και εκστρατειών ευαισθητοποίησης. Με αυτό τον τρόπο, θα διασφαλίζεται ότι οι δράσεις με υψηλό αντίκτυπο στον τομέα της ασφάλειας

⁶ Συμπεράσματα του Συμβουλίου για την οδική ασφάλεια, 8 Ιουνίου 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/el/pdf>

στηρίζονται πιο άμεσα με ενωσιακή χρηματοδότηση. Η Επιτροπή επίσης ζητά από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς να αναλάβουν εθελοντικές δεσμεύσεις αντίστοιχες του φιλόδοξου στόχου «όραμα για μηδενικές απώλειες» (βλέπε το σχέδιο δράσης στο παράρτημα 1).

Η Επιτροπή θα στηρίζει την εν λόγω προσέγγιση καθορίζοντας βασικούς δείκτες επιδόσεων σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, οι οποίοι συνδέονται άμεσα με τη μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Οι δείκτες αυτοί θα καθοριστούν σε διαβούλευση με εμπειρογνώμονες από τις αρχές των κρατών μελών, καθώς και με ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων φορέων. Θα πρέπει να περιλαμβάνουν κοινή μεθοδολογία μέτρησης και συμφωνημένο σενάριο αναφοράς, και (στον βαθμό του εφικτού) να συνδέονται με τα στοχευόμενα αποτελέσματα. Η Επιτροπή θα εξετάσει τρόπους στήριξης των κρατών μελών στις κοινές εργασίες για τη μεθοδολογία και τις μετρήσεις.

Στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης «ασφαλούς συστήματος», η νομοθεσία, μεταξύ άλλων, σε επίπεδο ΕΕ, θα εξακολουθήσει να έχει καθοριστικό ρόλο. Από τον Μάρτιο του 2018, τέθηκε σε ισχύ η νομοθεσία «eCall»⁷. Το σύστημα «eCall» ενημερώνει αυτόματα τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση σοβαρού ατυχήματος και κοινοποιεί τη θέση του οχήματος. Είναι υποχρεωτικό για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά οχήματα, ενώ η πρώτη σειρά οχημάτων εξοπλισμένων με το σύστημα «eCall» αναμένεται ότι θα κυκλοφορεί στο οδικό δίκτυο της ΕΕ έως τα μέσα του 2018. Μπορεί να επιταχύνει τον χρόνο απόκρισης έως και κατά 40 τοις εκατό σε αστικές περιοχές και 50 τοις εκατό στην ύπαιθρο. Η Επιτροπή εξετάζει την πιθανότητα επέκτασης του συστήματος σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

Στο πλαίσιο της παρούσας «τρίτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα», η Επιτροπή θα εκδώσει δύο προτάσεις για να προαγάγει περαιτέρω τον στόχο της οδικής ασφάλειας. Στόχος της πρώτης πρότασης είναι η μεταρρύθμιση των προτύπων της ΕΕ για την ασφάλεια των οχημάτων ώστε να περιληφθούν, για παράδειγμα, τα πλέον πρόσφατα χαρακτηριστικά ασφαλείας. Στόχος της δεύτερης πρότασης είναι η βελτίωση της διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών.

Η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ έχει πρωτοστατήσει στην ανάπτυξη τεχνολογιών που καθιστούν εφικτή την εισαγωγή ολοένα και περισσότερο οικονομικά προσιτών συστημάτων ασφαλείας των οχημάτων. Όλα τα παραπάνω θα συμβάλλουν στην πρόληψη των ατυχημάτων, χρειάζονται όμως περισσότερες ενέργειες. Είναι απαραίτητα βελτιωμένα χαρακτηριστικά ενεργητικής και παθητικής ασφαλείας των οχημάτων για την προστασία τόσο των επιβαινόντων στα οχήματα όσο και των πεζών, των ποδηλατών και των λοιπών ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή προτείνει συνολική δέσμη μέτρων νέων υποχρεωτικών μέτρων ασφαλείας των οχημάτων η οποία ομαδοποιεί τα νέα συστήματα αποφυγής ατυχημάτων και τα επικαιροποιημένα μέτρα ενεργητικής και παθητικής ασφαλείας, με στόχο να βελτιωθεί συνολικά το πρόβλημα των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο της ΕΕ. Τα νέα χαρακτηριστικά ασφαλείας των οχημάτων είναι αποδοτικά από άποψη κόστους, εφικτά και παρουσιάζουν τεράστιες δυνατότητες για σημαντική μείωση του αριθμού των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών χρηστών του οδικού δικτύου, τόσο εντός όσο και εκτός του οχήματος. Προετοιμάζουν επίσης το έδαφος για την ευρύτερη εξάπλωση αυτοματοποιημένων οχημάτων.

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/758 και απόφαση αριθ. 585/2014/ΕΕ.

Στο πλαίσιο βελτιωμένων πρωτοκόλλων δοκιμών, οι κατασκευαστές θα απαιτείται να εξοπλίζουν τα αυτοκίνητα με πιο προηγμένα συστήματα συγκράτησης για την καλύτερη προστασία του πληθυσμού που γερνάει. Επιπλέον, ο ολοένα αυξανόμενος αριθμός πεζών και ποδηλατών που είναι υποχρεωμένοι να χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο από κοινού με τα οχήματα θα προστατεύεται καλύτερα με νέες δυνατότητες ανίχνευσης σύγκρουσης και βελτιωμένη άμεση ορατότητα για τους οδηγούς φορτηγών. Τα νέα προτεινόμενα μέτρα θα καλύπτουν επίσης κοινωνικά ζητήματα, όπως η υπέρβαση των ορίων ταχύτητας και η χρήση κινητών τηλεφώνων κατά την οδήγηση. Γενικά, τα νέα μέτρα για την ασφάλεια των οχημάτων θα συμβάλουν καθοριστικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Στόχος της δεύτερης νομοθετικής πρότασης της Επιτροπής είναι να βελτιωθεί η διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών και να μειωθεί ο αριθμός και η σοβαρότητα των ατυχημάτων. Βελτιώνεται η διαφάνεια και η παρακολούθηση των διαδικασιών οδικής ασφάλειας (εκτιμήσεις επιπτώσεων, έλεγχοι, επιθεωρήσεις) και εισάγεται νέα διαδικασία εντοπισμού των κινδύνων ατυχημάτων σε ολόκληρο το δίκτυο. Με τον τρόπο αυτόν, θα καταστεί εφικτή η σύγκριση των επιπέδων ασφάλειας των οδικών αξόνων όλης της Ευρώπης και η λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων επενδύσεων, μεταξύ άλλων, για χρηματοδότηση από την ΕΕ. Επιπλέον, θα πρέπει να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας πέρα από το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στους κύριους οδικούς άξονες μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ, όπου παρατηρείται μεγάλο ποσοστό σοβαρών ατυχημάτων. Με τον τρόπο αυτόν, εξυπηρετείται το συμφέρον όλων των πολιτών και των επιχειρήσεων της ΕΕ, διότι αυτοί χρησιμοποιούν το ενιαίο οδικό δίκτυο, και επιβεβαιώνεται η πρακτική που εφαρμόζουν πολλά κράτη μέλη τα οποία έχουν ήδη επεκτείνει την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ σε βασικούς οδικούς άξονες πέραν του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Για το προσεχές μέλλον, η προηγμένη τεχνολογία οχημάτων θα πρέπει να βασίζεται στις υφιστάμενες υλικές υποδομές. Επομένως, η πρόταση θα διευκολύνει τον μελλοντικό καθορισμό απαιτήσεων επιδόσεων υποδομής (π.χ. ευδιάκριτη διαγράμμιση οδών και οδική σήμανση) που είναι αναγκαίες για την εισαγωγή νέων τεχνολογικών χαρακτηριστικών, όπως τα συστήματα αποφυγής απόκλισης από τη λωρίδα. Αυτό θα αποτελέσει το πρώτο παράδειγμα της σημαντικής συμβολής που μπορούν να προσφέρουν οι υποδομές για την ασφαλή εξάπλωση συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων συστημάτων κινητικότητας.

Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να έχει ηγετικό ρόλο σε θέματα οδικής ασφάλειας σε παγκόσμιο επίπεδο, σε στενή συνεργασία με διεθνείς οργανισμούς, ιδίως τα Ηνωμένα Έθνη, θα ανταλλάσσει τεχνογνωσία και καλές πρακτικές και θα διερευνά πιθανούς τρόπους συμμετοχής σε διεθνείς χρηματοδοτικές πρωτοβουλίες. Ιδιαίτερη συνεργασία θα συνεχιστεί ειδικότερα με τις γειτονικές χώρες της ΕΕ και, συγκεκριμένα, με τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων, την Τουρκία, τις χώρες της Ανατολικής Εταιρικής Σχέσης και της περιοχής της Μεσογείου.

Με το σχέδιο δράσης και τη στενή συνεργασία των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων φορέων, η Επιτροπή στοχεύει να διασφαλίσει ότι η ασφάλεια θα παραμείνει προτεραιότητα κατά τον μετασχηματισμό του συστήματος κινητικότητας τα επόμενα έτη. Με την εφαρμογή της προσέγγισης του «ασφαλούς συστήματος», τα προτεινόμενα μέτρα του εν λόγω πλαισίου οδικής ασφάλειας θα πρέπει να έχουν ουσιαστικό αντίκτυπο, να οδηγούν σε σημαντικές και απαραίτητες βελτιώσεις των επιδόσεων ασφάλειας των οδικών αξόνων της ΕΕ και, πρωτίστως, να σώζουν ζωές.

3. ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΗ ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: Η πορεία προς το επόμενο κεφάλαιο

3.1 Στρατηγική για την εξάπλωση συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων στην Ευρώπη

Τα οχήματα χωρίς οδηγό και τα προηγμένα συστήματα συνδεσιμότητας θα πρέπει να βελτιώσουν την ασφάλεια των οχημάτων και τη δυνατότητα κοινής τους χρήσης και να διευκολύνουν την πρόσβαση περισσότερων χρηστών στην κινητικότητα. Αυτές οι τεχνολογίες μπορούν επίσης να συμβάλλουν στην αντιμετώπιση πολλών από τις μείζονες προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα το σύστημα οδικών μεταφορών, όπως η οδική ασφάλεια, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ενεργειακή απόδοση και η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα. Θα αλλάξουν σημαντικά τα μοντέλα κινητικότητας και θα μετασχηματίσουν τις συγκοινωνίες και τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Έως το 2020 αναμένεται ότι θα είναι διαθέσιμα στην αγορά ως εμπορικά προϊόντα οχήματα που επιτρέπουν ολοένα και περισσότερο στον οδηγό να εκτελεί, τουλάχιστον σε ορισμένες συνθήκες οδήγησης, άλλες ενέργειες εκτός της οδήγησης. Οι εν λόγω εξελίξεις θα μπορούσαν να μεταβάλουν ολόκληρο το οικοσύστημα της αυτοκινητοβιομηχανίας⁸. Η κινητικότητα χωρίς οδηγούς θα έχει επίσης εκτεταμένες συνέπειες στο σύνολο της οικονομίας της ΕΕ και θα επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα και το τεχνολογικό προβάδισμά της, τις δυνατότητες ανάπτυξής της (παραγωγικότητα και δευτερογενείς επιπτώσεις σε άλλους τομείς, όπως, για παράδειγμα, οι τηλεπικοινωνίες ή το ηλεκτρονικό εμπόριο), καθώς και τις αγορές εργασίας (απολύσεις αλλά και νέες θέσεις εργασίας και ζήτηση νέων δεξιοτήτων).

Για να συνεχίσει η Ευρώπη να πρωτοστατεί παγκοσμίως στην αυτοματοποίηση και τη συνδεσιμότητα των οχημάτων και να διατηρήσει τις θέσεις εργασίας εντός της ΕΕ, είναι εξαιρετικά σημαντικό να αναπτυχθούν στην Ευρώπη βασικές τεχνολογίες, να εξασφαλιστεί ότι η αυτοματοποιημένη και αυτόνομη οδήγηση είναι ασφαλής και ότι το νομικό πλαίσιο είναι σύγχρονο και προσφέρει το κατάλληλο περιβάλλον για την επίτευξη τεχνολογικής προόδου.

Η ευρωπαϊκή βιομηχανία βρίσκεται στην πλέον κατάλληλη θέση για να είναι ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο. Η αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ είναι μια από τις πιο ανταγωνιστικές στον κόσμο, χάρη στις τεχνολογικές της καινοτομίες. Η ΕΕ αποτελεί παγκόσμιο ηγέτη στον τομέα της αυτοματοποίησης. Οι υπηρεσίες δορυφορικής πλοήγησης του Galileo αποτελούν επίσης σαφές πλεονέκτημα που προσφέρει μεγαλύτερη ακρίβεια στον εντοπισμό θέσης. Εξυπακούεται ότι, όπως με κάθε ανατρεπτική τεχνολογία, η εξάπλωση των οχημάτων χωρίς οδηγό συνεπάγεται νέους κινδύνους και νέες ευκαιρίες. Ωστόσο, σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις, οι επιπτώσεις στην οικονομία θα είναι, σε γενικές γραμμές, θετικές, υπό την προϋπόθεση ότι η ΕΕ θα εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες και θα προσελκύσει στην επικράτειά της συναφείς θέσεις εργασίας⁹.

⁸ Η αυτοματοποίηση επηρεάζει όλους τους τρόπους μεταφοράς (πλωτές, αεροπορικές, σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές), τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές, τις δημόσιες και τις ατομικές μεταφορές· ωστόσο, για το ευρύ κοινό, τον μεγαλύτερο αντίκτυπο θα έχει αναμφισβήτητα η αυτοματοποίηση των οδικών μεταφορών.

⁹ Μελέτη της Επιτροπής (2018): <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe>

Σύμφωνα με έρευνες, πάνω από το ενενήντα τοις εκατό των ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο σφάλμα¹⁰. Καταργώντας την ανάγκη οδηγού, τα αυτόνομα οχήματα αναμένεται ότι θα βελτιώσουν σημαντικά την οδική ασφάλεια. Για παράδειγμα, τα οχήματα χωρίς οδηγό θα τηρούν περισσότερο τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και θα αντιδρούν ταχύτερα από τους ανθρώπους. Επιπλέον, τα συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα οχήματα μπορούν να συμβάλλουν στον περιορισμό της συμφόρησης, διότι θα διευκολύνουν την κοινή χρήση των οχημάτων και θα προάγουν νέα και βελτιωμένα επιχειρηματικά μοντέλα (δηλαδή κινητικότητα ως υπηρεσία), καθιστώντας την ιδιοκτησία αυτοκινήτου στις πόλεις λιγότερο ελκυστική επιλογή.

Η ΕΕ έχει ήδη αρχίσει να προετοιμάζει το έδαφος, για παράδειγμα, με την έγκριση στρατηγικών για συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών¹¹ και τεχνολογία επικοινωνιών πέμπτης γενιάς (5G)¹². Σε αντίθεση με άλλα μέρη του κόσμου, στην ΕΕ έχει ήδη θεσπιστεί μεγάλο τμήμα του απαραίτητου νομικού πλαισίου. Για παράδειγμα, το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την έγκριση τύπου οχημάτων αναδιαμορφώθηκε το 2018 με την εισαγωγή κανόνων εποπτείας της αγοράς, οι οποίοι διασφαλίζουν ότι υφίσταται πραγματική ενωσιακή εσωτερική αγορά οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων χωρίς οδηγό. Το εν λόγω πλαίσιο της ΕΕ λειτουργεί ως βάση αναφοράς για τη διεθνή εναρμόνιση με τους διεθνείς εταίρους στην Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη. Η ΕΕ διαθέτει επίσης το προβάδισμα όσον αφορά τους κανόνες προστασίας των δεδομένων οι οποίοι θα πλαισιώσουν το μέλλον της ψηφιακής ενιαίας αγοράς.

Πρέπει, ωστόσο, να γίνουν περισσότερα. Η ΕΕ χρειάζεται ένα σαφές, μακρόπνοο και συγκεκριμένο θεματολόγιο για να διατηρήσει τον ηγετικό της ρόλο σε αυτόν τον ιδιαίτερα ανταγωνιστικό τομέα. Η τεχνολογία εξελίσσεται με ραγδαίους ρυθμούς και καθιστά επιτακτική την ανάγκη για συντονισμένη προσέγγιση και καθορισμό προτεραιοτήτων ως προς τη χρηματοδότηση της έρευνας και των δραστηριοτήτων επίδειξης και ανάπτυξης σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, προκειμένου να αποκομιστούν πλήρως τα οφέλη των τρεχόντων και των μελλοντικών προγραμμάτων, να μεγιστοποιηθούν οι συντονισμένες προσπάθειες δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων, και να αξιοποιηθούν πλήρως οι συνέργειες μεταξύ της συνδεσιμότητας και της αυτοματοποίησης. Έχουν ήδη πραγματοποιηθεί τα πρώτα βήματα προόδου στον τομέα των οχημάτων χωρίς οδηγό σε εθνικό επίπεδο στα κράτη μέλη (π.χ. Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία, Γαλλία, Σουηδία, Κάτω Χώρες), ιδίως όσον αφορά τις δραστηριότητες επίδειξης και δοκιμών μεγάλης κλίμακας. Οι δοκιμές μεγάλης κλίμακας διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη και την εξάπλωση των σχετικών τεχνολογιών, όπως επίσης και στην ενίσχυση της συνεργασίας των ενδιαφερόμενων παραγόντων. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή στηρίζει τον διασυνοριακό συντονισμό και τις διασυνοριακές δοκιμές μεγάλης κλίμακας οχημάτων χωρίς οδηγό με ειδικές προσκλήσεις υποβολής προτάσεων¹³.

Είναι απαραίτητη η λήψη περαιτέρω μέτρων διευκόλυνσης για την καθοδήγηση του κλάδου και των κρατών μελών, ώστε να αναπτυχθούν οχήματα χωρίς οδηγό και η αλληλεπίδρασή τους με τα μελλοντικά δίκτυα συνδεσιμότητας και με τα άλλα οχήματα. Στα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνεται η εξάπλωση των υπηρεσιών για συνεργατικά ευφυή συστήματα μεταφορών. Στη διακήρυξη του Άμστερνταμ, διατυπώθηκε η ανάγκη σαφούς καθοδήγησης από την ΕΕ

¹⁰ Έκθεση της Επιτροπής με τίτλο «Διάσωση ζωών: Ενίσχυση της ασφάλειας των αυτοκινήτων στην ΕΕ», COM(2016) 787.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52016DC0766>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX:52016DC0588>

¹³ <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417>.

για την πρόληψη του κατακερματισμού της αγοράς και την πραγματοποίηση κατάλληλων επενδύσεων¹⁴. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη εγκρίνει τις οικείες στρατηγικές και, στο παρόν στάδιο, θεσπίζουν εθνική νομοθεσία. Σε επίπεδο ΕΕ, απαιτείται προσέγγιση εσωτερικής αγοράς, ώστε να διασφαλίζονται τα ελάχιστα επίπεδα εναρμόνισης και διαλειτουργικότητας, καθώς και η ασφάλεια δικαίου.

Για την αντιμετώπιση των εν λόγω πολύπλευρων προκλήσεων και την αποκόμιση όλων των οφελών των νέων ευκαιριών που παρουσιάζουν αυτές οι τεχνολογικές εξελίξεις, η Επιτροπή προτείνει μια ενωσιακή προσέγγιση βασισμένη σε τρεις συνδεδεμένους στρατηγικούς στόχους:

- ανάπτυξη βασικών τεχνολογιών και υποδομών για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ΕΕ·
- διασφάλιση ασφαλούς και προστατευμένης ανάπτυξης της συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης οδήγησης·
- λήψη μέτρων για τις κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις της κινητικότητας χωρίς οδηγούς.

Η ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ μπορεί να βοηθήσει με τον καθορισμό κοινού οράματος για τη μελλοντική ανάπτυξη του τομέα και τη διασφάλιση ότι το πλαίσιο νομοθεσίας και πολιτικών της ΕΕ σχετικά με βασικά θέματα (π.χ. οδική ασφάλεια και ασφάλεια στον κυβερνοχώρο) είναι έτοιμο για την εξάπλωση νέων προϊόντων και υπηρεσιών στην αγορά. Μπορεί επίσης να προσφέρει υποστηρικτικές δράσεις για την ανάπτυξη και τη διασυννοριακή εξάπλωση βασικών τεχνολογιών, υπηρεσιών και υποδομών, μεταξύ άλλων, τη σύσταση σύμπραξης στο πλαίσιο του επόμενου πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου της ΕΕ, η οποία θα ενισχύει τη θέση και θα ωφελεί τόσο τους Ευρωπαίους πολίτες όσο και την ευρωπαϊκή βιομηχανία. Επιπλέον και πάνω από όλα, η ΕΕ μπορεί να συμβάλλει στη διαμόρφωση κοινών ευρωπαϊκών λύσεων για την αντιμετώπιση των σχετικών κοινωνικών ζητημάτων, τα οποία κατά πάσα πιθανότητα θα επηρεάσουν καθοριστικά την αποδοχή των εν λόγω νέων τεχνολογιών από την κοινωνία. Πρόκειται, ειδικότερα, για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τις δεοντολογικές επιλογές που συνεπάγεται η ανάπτυξη αυτόνομων συστημάτων, τη σαφή κατανομή ευθυνών σε περίπτωση ατυχήματος, και τις επιπτώσεις στην απασχόληση και τις δεξιότητες¹⁵.

Στη συνοδευτική ανακοίνωση σχετικά με τη στρατηγική της ΕΕ για συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα¹⁶ καθορίζονται ειδικά και συμπληρωματικά μέτρα για την επίτευξη των τριών προαναφερόμενων γενικών στόχων.

3.2. Καθιέρωση ψηφιακού περιβάλλοντος για την ανταλλαγή πληροφοριών στις μεταφορές

Πέρα από τις πρωτοβουλίες που συμβάλλουν στη στρατηγική της ΕΕ για συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα, η παρούσα τρίτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα περιλαμβάνει επίσης δύο προτάσεις που έχουν ως στόχο να καθιερωθεί ένα πλήρως ψηφιακό και εναρμονισμένο περιβάλλον για τις ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης μεταφορών και των αρχών. Οι προτεινόμενοι κανονισμοί για το περιβάλλον

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf>

¹⁵ Βλέπε επίσης την ανακοίνωση σχετικά με την τεχνητή νοημοσύνη για την Ευρώπη (COM(2018) 237) και το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την ευθύνη για τις αναδυόμενες ψηφιακές τεχνολογίες (SWD(2018) 137).

¹⁶ COM(2018) 283.

ενιαίας ευρωπαϊκής ναυτιλιακής θυρίδας και τις ηλεκτρονικές πληροφορίες για τις εμπορευματικές μεταφορές αλληλοσυμπληρώνονται και καθιστούν εφικτές τις ηλεκτρονικές και απλουστευμένες ανταλλαγές μεταξύ επιχειρήσεων και αρχών κατά μήκος των διαδρομών μεταφορών από το σημείο εισόδου στους λιμένες της ΕΕ έως τον τελικό προορισμό των εμπορευμάτων¹⁷. Οι εν λόγω δύο προτάσεις θα μειώσουν τη γραφειοκρατία, θα διευκολύνουν τη ροή ψηφιακών πληροφοριών για τις δραστηριότητες εφοδιαστικής, θα συνδέουν καλύτερα τους διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς και, ως εκ τούτου, θα συνεισφέρουν στις πολυτροπικές λύσεις.

4. ΚΑΘΑΡΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: Αντιμετώπιση της κλιματικής πρόκλησης και παράλληλη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας της ΕΕ

4.1 Δημιουργία ανταγωνιστικού «οικοσυστήματος» συσσωρευτών στην Ευρώπη — Στρατηγικό σχέδιο δράσης

Η παραγωγή και η ανάπτυξη συσσωρευτών αποτελεί στρατηγική επιταγή για την ΕΕ στο πλαίσιο της μετάβασης σε καθαρή ενέργεια και βασική συνιστώσα της ανταγωνιστικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ. Επομένως, αποτελεί επίσης αναπόσπαστη συνιστώσα του στόχου της Επιτροπής που καθορίζεται στη νέα στρατηγική για τη βιομηχανική πολιτική, σύμφωνα με την οποία η ΕΕ πρέπει να αναλάβει παγκοσμίως ηγετικό ρόλο στην καινοτομία, την ψηφιοποίηση και την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές¹⁸.

Η δημιουργία ανταγωνιστικού και βιώσιμου ευρωπαϊκού κλάδου κατασκευής συσσωρευτών συνιστά άμεση και τεράστια πρόκληση και η Ευρώπη πρέπει να κινηθεί γρήγορα σε αυτόν τον παγκόσμιο αγώνα δρόμου, ώστε να αποφύγει τη σημαντική τεχνολογική εξάρτηση από τους ανταγωνιστές της και να αξιοποιήσει τις τεράστιες δυνατότητες δημιουργίας θέσεων εργασίας, ανάπτυξης και επενδύσεων που παρουσιάζει ο τομέας των συσσωρευτών. Σύμφωνα με ορισμένες προβλέψεις, από το 2025 και έπειτα η Ευρώπη θα μπορούσε να αποκτήσει αγορά συσσωρευτών ύψους έως και 250 δισ. EUR ετησίως, εξυπηρετούμενη από τουλάχιστον 10 έως 20 γιγα-εργοστάσια (μονάδες μαζικής παραγωγής στοιχείων συσσωρευτών), για την κάλυψη μόνο της ζήτησης της ΕΕ¹⁹.

Δεδομένης της απαιτούμενης κλίμακας και της ταχύτητας της επένδυσης, η εν λόγω βιομηχανική πρόκληση δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί με τρόπο αποσπασματικό.

Τον Οκτώβριο του 2017 η Επιτροπή δρομολόγησε «**ευρωπαϊκή συμμαχία για τους συσσωρευτές**»²⁰ με τη συμμετοχή βασικών ενδιαφερόμενων φορέων του κλάδου, δραστήριων κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Η εν λόγω συνεργατική πλατφόρμα έχει ως στόχο να διευκολύνει την ανάδειξη δεόντως ολοκληρωμένων και καθοδηγούμενων από τον κλάδο έργων κατασκευής στοιχείων συσσωρευτών, με τη συγκέντρωση των πλεονεκτημάτων της ΕΕ, την υποστήριξη της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων παραγόντων της αξιακής αλυσίδας, την επίτευξη συνεργειών και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και των οικονομιών κλίμακας. Από τη δρομολόγηση της «ευρωπαϊκής συμμαχίας για τους συσσωρευτές», έχουν ήδη σημειωθεί

¹⁷ COM(2018) 278 και COM(2018) 279.

¹⁸ Ο τομέας των συσσωρευτών αναγνωρίζεται ως ένας από τους τομείς παρέμβασης προτεραιότητας στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου GEAR 2030 σχετικά με το μέλλον του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας.

<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native>

¹⁹ Πηγή: Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Καινοτομίας και Τεχνολογίας Inno-energy <http://www.innoenergy.com/>

²⁰ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

συγκεκριμένα επιτεύγματα με ανακοινώσεις σύστασης κοινοπραξιών ή συμπράξεων του κλάδου με στόχο την ανάπτυξη οικοσυστημάτων κατασκευής στοιχείων συσσωρευτών και συναφών οικοσυστημάτων.

Αυτή η δυναμική πρέπει να αξιοποιηθεί.

Ως μέρος της δέσμης μέτρων «Η Ευρώπη σε κίνηση» και σε συνέχεια της διαβούλευσης και της στενής συνεργασίας με ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου (πάνω από 120 παράγοντες)²¹ στο πλαίσιο της «ευρωπαϊκής συμμαχίας για τους συσσωρευτές», η Επιτροπή προτείνει συνολικό **στρατηγικό σχέδιο δράσης για τους συσσωρευτές** (παράρτημα 2), στο οποίο καθορίζεται σύνολο συγκεκριμένων μέτρων τα οποία θα συμβάλουν στη δημιουργία αυτού του καινοτόμου, βιώσιμου και ανταγωνιστικού «οικοσυστήματος» συσσωρευτών στην Ευρώπη.

Με αυτό το σχέδιο δράσης, η Επιτροπή, αφενός, προωθεί μια διασυνοριακή και ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή προσέγγιση και, αφετέρου, εστιάζει σε μεγάλο βαθμό στη βιώσιμη κατασκευή συσσωρευτών σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα, από την εξόρυξη και την επεξεργασία (πρωτογενών και δευτερογενών) πρώτων υλών, το στάδιο σχεδιασμού και κατασκευής στοιχείων συσσωρευτών και συστοιχιών, έως τη χρήση τους, την επαναχρησιμοποίησή τους, την ανακύκλωση και τη διάθεσή τους στο πλαίσιο μιας κυκλικής οικονομίας. Η προαναφερόμενη προσέγγιση θα προωθήσει την παραγωγή και τη χρήση συσσωρευτών υψηλών επιδόσεων και θα καθορίσει βάσεις αναφοράς για τη βιωσιμότητα σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της ΕΕ.

Το σχέδιο δράσης συνδυάζει στοχευμένα μέτρα σε επίπεδο ΕΕ, μεταξύ άλλων, στους τομείς των πρώτων υλών, της έρευνας και της καινοτομίας, της χρηματοδότησης και των επενδύσεων, της τυποποίησης και του κανονιστικού πλαισίου, του εμπορίου και της ανάπτυξης δεξιοτήτων, προκειμένου η Ευρώπη να αποκτήσει ηγετικό ρόλο στη βιώσιμη παραγωγή και χρήση συσσωρευτών στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας.

Ειδικότερα, στοχεύει:

- **να διασφαλίσει πρόσβαση σε πρώτες ύλες** από πλούσιες σε πόρους χώρες εκτός της ΕΕ, να διευκολύνει την πρόσβαση σε ευρωπαϊκές πηγές πρώτων υλών, καθώς και την **πρόσβαση σε δευτερογενείς πρώτες ύλες** με την ανακύκλωση στο πλαίσιο μιας κυκλικής οικονομίας συσσωρευτών·
- **να υποστηρίξει την ευρωπαϊκή κατασκευή στοιχείων συσσωρευτών σε μεγάλη κλίμακα και την πλήρως ανταγωνιστική αξιακή αλυσίδα στην Ευρώπη:** να συστρατεύσει βασικούς παράγοντες του κλάδου και τις εθνικές αρχές και, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, να υποστηρίξει καινοτόμα και ολοκληρωμένα κατασκευαστικά έργα μεγάλης κλίμακας τα οποία έχουν σημαντική διασυνοριακή και βιώσιμη διάσταση·
- **να ενισχύσει τη βιομηχανική ηγετική θέση με την παροχή αναβαθμισμένης στήριξης στην έρευνα και την καινοτομία της ΕΕ** σε προηγμένες τεχνολογίες (π.χ. συσσωρευτές ιόντων λιθίου) και ανατρεπτικές τεχνολογίες (π.χ. συσσωρευτές στερεάς κατάστασης)·

²¹ Πάνω από 120 παράγοντες του κλάδου και της καινοτομίας συμμετείχαν στην εν λόγω διαδικασία και ενέκριναν συλλογικά συστάσεις για δράσεις προτεραιότητας, οι οποίες επί του παρόντος υλοποιούνται. <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>

- **να δημιουργήσει και να ενισχύσει ένα εργατικό δυναμικό υψηλής εξειδίκευσης σε όλα τα τμήματα της αξιακής αλυσίδας συσσωρευτών**, ώστε να καλυφθεί το χάσμα δεξιοτήτων με τη λήψη μέτρων σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών για την παροχή κατάλληλης επιμόρφωσης, επανειδίκευσης και αναβάθμισης δεξιοτήτων, και να καταστεί η Ευρώπη ελκυστική για παγκοσμίως καταξιωμένους εμπειρογνώμονες στον τομέα της ανάπτυξης και κατασκευής συσσωρευτών·
- **να στηρίξει τη βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού κλάδου κατασκευής στοιχείων συσσωρευτών με το ελάχιστο εφικτό περιβαλλοντικό αποτύπωμα**. Ο συγκεκριμένος στόχος θα πρέπει να υλοποιηθεί κυρίως με τον καθορισμό απαιτήσεων για την ασφαλή και βιώσιμη παραγωγή συσσωρευτών στην Ευρώπη·
- **να εξασφαλίσει τη συνοχή με το ευρύτερο κανονιστικό πλαίσιο και το πλαίσιο διευκόλυνσης της ΕΕ** (στρατηγική καθαρής ενέργειας και δέσμες μέτρων για την κινητικότητα, εμπορική πολιτική κ.λπ.).

Οι προσδιορισθείσες δράσεις έχουν τη δυνατότητα να επιφέρουν βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες επιπτώσεις, ιδίως στον ευρωπαϊκό κλάδο κατασκευής στοιχείων συσσωρευτών, καθώς και πιο μακροπρόθεσμες διαρθρωτικές αλλαγές. Αυτές, με τη σειρά τους, θα συμβάλλουν στη δημιουργία οικοσυστήματος συσσωρευτών στην ΕΕ που θα καλύπτει ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα των συσσωρευτών και θα προετοιμάσει το έδαφος για την επόμενη γενιά τεχνολογιών συσσωρευτών.

Η προαναφερόμενη συνεργασία θα πρέπει να ενισχυθεί περαιτέρω για την επιτυχή υλοποίηση των διαφόρων δράσεων και η Επιτροπή βασίζεται στη δέσμευση και τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων φορέων για την αντιμετώπιση της ευρωπαϊκής πρόκλησης στον τομέα των συσσωρευτών. Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή θα συνεχίσει να συνεργάζεται στενά με τα κράτη μέλη και τον κλάδο στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής συμμαχίας για τους συσσωρευτές, προκειμένου να διατηρηθεί η δυναμική και να διασφαλίζεται ότι οι αναλαμβανόμενες δεσμεύσεις και δράσεις μετατρέπονται ταχέως σε απτά αποτελέσματα.

Με το προαναφερόμενο σχέδιο δράσης, η Επιτροπή επιθυμεί να θέσει την Ευρώπη σε σταθερή πορεία προς την ανάληψη ηγετικού ρόλου σε έναν βασικό κλάδο του μέλλοντος, να στηρίξει τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την ανάπτυξη στο πλαίσιο μιας κυκλικής οικονομίας, και, ταυτόχρονα, να διασφαλίσει καθαρή κινητικότητα και βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των Ευρωπαίων πολιτών.

4.2 Ολοκλήρωση του νομοθετικού πλαισίου της ΕΕ για τις εκπομπές CO₂ από τις οδικές μεταφορές

Η Επιτροπή, στην ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, ανέλαβε την πολιτική δέσμευση να προτείνει για πρώτη φορά νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ για τις εκπομπές CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Με την παρούσα τρίτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα, η Επιτροπή υλοποιεί αυτή τη δέσμευση²². Η πρόταση για τις εκπομπές CO₂ από τα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν αποτελεί σημαντική προσθήκη στο νομοθετικό πλαίσιο για την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές. Αποτελεί συνέχεια της πρότασης για τα πρότυπα εκπομπών CO₂ μετά το 2020 που θα εφαρμόζονται σε αυτοκίνητα και ημιφορτηγά, η οποία εκδόθηκε τον Νοέμβριο του 2017 ως μέρος της δεύτερης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

²² COM(2016) 501.

Η εν λόγω πρόταση είναι απαραίτητη για να τηρηθούν οι δεσμεύσεις που υπέχει η ΕΕ δυνάμει της συμφωνίας του Παρισιού και να υλοποιηθεί το πλαίσιο για το κλίμα και την ενέργεια με ορίζοντα το 2030. Στην πραγματικότητα, οι εκπομπές CO₂ από τον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων συνιστούν περίπου το ένα τέταρτο των εκπομπών που προέρχονται από τις οδικές μεταφορές, ενώ αναμένεται ότι θα αυξηθούν περαιτέρω έως το 2030. Για να επιτευχθούν με οικονομικά αποδοτικό τρόπο οι στόχοι της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, είναι απαραίτητη η συμβολή του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων.

Οι φορείς εκμετάλλευσης μεταφορών, οι οποίοι είναι στην πλειονότητά τους μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, ενδεχομένως δεν επωφελούνται από εξοικονόμηση καυσίμου. Παρότι η αγορά των πλέον αποδοτικών οχημάτων θα εξυπηρετούσε το μακροπρόθεσμο συμφέρον τους λόγω περιορισμού της έκθεσής τους σε κόστος καυσίμων, οι φραγμοί της αγοράς και οι κανονιστικοί φραγμοί δεν επιτρέπουν την ευρεία χρήση οικονομικά αποδοτικών και καινοτόμων τεχνολογιών στην αγορά. Η Επιτροπή σήμερα προτείνει την άρση ορισμένων από αυτούς τους φραγμούς, σε συνδυασμό με άλλα μέσα όπως η οδηγία για το ευρωπαϊκό σήμα τελών κυκλοφορίας (Eurovignette), η οδηγία για τα καθαρά οχήματα και το σχέδιο δράσης για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, το οποίο προτάθηκε πρόσφατα από την Επιτροπή στις δύο προηγούμενες δέσμες μέτρων για την κινητικότητα.

Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές κατασκευαστικών στοιχείων της ΕΕ κινδυνεύουν να χάσουν τη σημερινή τους ηγετική θέση στον τομέα των καινοτόμων τεχνολογιών. Τα τελευταία έτη σημαντικές αγορές, όπως αυτές των Ηνωμένων Πολιτειών, του Καναδά, της Ιαπωνίας, της Κίνας και της Ινδίας, έχουν εφαρμόσει πρότυπα κατανάλωσης καυσίμων και/ή εκπομπών, με στόχο να τονώσουν την καινοτομία και να βελτιώσουν ταχέως την αποδοτικότητα των οχημάτων. Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει συγκεκριμένη ώθηση σε καινοτομία και επενδύσεις υπό την ηγεσία της ΕΕ σε τεχνολογίες χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον εν λόγω τομέα.

Η Επιτροπή κρίνει ότι ο πλέον κατάλληλος τρόπος ρύθμισης των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από βαρέα επαγγελματικά οχήματα είναι η εφαρμογή σταδιακής προσέγγισης με ρήτρα έγκαιρης επανεξέτασης. Η νομοθεσία θα πρέπει να έχει ως στόχο να αξιοποιούνται τα πρώτα διαθέσιμα οφέλη και να εξασφαλίζεται ότι οι πλέον οικονομικά αποδοτικές και ήδη διαθέσιμες τεχνολογίες διεισδύουν ταχέως στην αγορά των μεγαλύτερων νέων φορτηγών. Οι τέσσερις κύριες κατηγορίες των μεγαλύτερων φορτηγών αποτελούν τους πρώτους τύπους οχημάτων για τις εκπομπές των οποίων η ΕΕ θα διαθέτει από το 2019 και έπειτα αξιόπιστα και πιστοποιημένα στοιχεία. Οι εν λόγω εκπομπές αποτελούν περίπου το 65 έως 70 τοις εκατό των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Έπειτα από επανεξέταση που θα διεξαχθεί το 2022 με βάση δεδομένα επίσημης πιστοποίησης σε βάθος τριετίας, τα αποτελέσματα πιο προηγμένων τεχνολογιών θα πρέπει να εισαχθούν σταδιακά. Επιπλέον, θα μπορούσαν να υπάγονται στους στόχους εκπομπών CO₂ και άλλοι τύποι οχημάτων οι οποίοι προς το παρόν δεν διέπονται από το απαραίτητο νομικό καθεστώς πιστοποίησης, ήτοι τα λεωφορεία, τα πούλμαν, τα μικρότερα φορτηγά και τα ρυμουλκούμενα οχήματα.

Τα λεωφορεία, για τα οποία διατίθενται ευρέως συστήματα κίνησης χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, δεν υπάγονται στους στόχους μείωσης των εκπομπών που καθορίζονται στην προαναφερόμενη πρώτη πρόταση, διότι εκκρεμεί η κατάρτιση νομοθεσίας για τη συλλογή και την πιστοποίηση δεδομένων που αφορούν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα

λεωφορεία. Εντούτοις, η αναθεωρημένη οδηγία για τα καθαρά οχήματα και το σχέδιο δράσης για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων θα στηρίξουν άμεσα την εξάπλωση της κυκλοφορίας λεωφορείων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών στις πόλεις με τη χρήση δημόσιων συμβάσεων ήδη από τώρα. Συμπληρωματικά, λαμβάνονται υποστηρικτικά μέτρα που έχουν ως στόχο να επιταχύνουν την εγκατάσταση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, όπως αυτές καθορίζονται στο σχέδιο δράσης που εγκρίθηκε δυνάμει της δεύτερης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Επιπλέον, η πρωτοβουλία για την ανάπτυξη καθαρών λεωφορείων, η οποία δρομολογήθηκε από την Επιτροπή και υποστηρίζεται από την Επιτροπή των Περιφερειών, προσφέρει πλατφόρμα για την επιτάχυνση της εξάπλωσης της κυκλοφορίας καθαρών λεωφορείων²³.

Η Επιτροπή καλεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να εγκρίνουν αυτή τη νομοθεσία χωρίς καθυστέρηση, ώστε να μην διευρυνθεί το χάσμα μεταξύ του τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και των λοιπών οδικών μεταφορών ως προς τις εκπομπές, να δοθεί η δυνατότητα στις μεταφορικές εταιρείες να επωφεληθούν από χαμηλότερο κόστος καυσίμων, και να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα των κατασκευαστών και των προμηθευτών κατασκευαστικών στοιχείων της ΕΕ.

4.3 Νέα μέθοδος σύγκρισης των τιμών καυσίμων για τους καταναλωτές

Λόγω της ταχείας εξάπλωσης της ηλεκτροκίνησης και των οχημάτων που κινούνται με διάφορα εναλλακτικά καύσιμα, η Επιτροπή προτείνει μεθοδολογία η οποία θα δίνει τη δυνατότητα στους χρήστες να συγκρίνουν απευθείας τις τιμές των εν λόγω διαφόρων καυσίμων²⁴. Με αυτόν τον τρόπο, θα αυξηθεί η ευαισθητοποίηση των καταναλωτών — μεταξύ άλλων, κατά την αγορά νέου οχήματος— και η διαφάνεια στις τιμές των καυσίμων, και αναμένεται ότι θα βελτιωθεί η διαφοροποίηση των πηγών ενέργειας για τις μεταφορές και θα μειωθούν οι εκπομπές CO₂ και άλλων ρύπων στον τομέα αυτόν.

4.4 Βελτιωμένη σήμανση των ελαστικών επισώτρων

Ο κανονισμός της ΕΕ για τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων προωθεί τα αποδοτικά από πλευράς καυσίμων και ασφαλή ελαστικά επίσωτρα με χαμηλό εξωτερικό θόρυβο κύλισης, με στόχο τη διασφάλιση της εξοικονόμησης καυσίμου και την ασφάλεια των οδικών μεταφορών²⁵. Επίσης, στόχος του κανονισμού είναι να παρέχει ευρύτερη πληροφόρηση στους καταναλωτές, μέσω τυποποιημένης σήμανσης, προκειμένου να επηρεάζονται οι αποφάσεις για αγορά. Δεδομένου ότι τα ελαστικά επίσωτρα μπορούν να οδηγήσουν σε διαφορά μέχρι 20-30 τοις εκατό της κατανάλωσης καυσίμου του οχήματος, οι επιδόσεις τους έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην εξοικονόμηση καυσίμου και τις εκπομπές των οχημάτων.

Η πρόταση της Επιτροπής στοχεύει στην ενίσχυση του κανονισμού και την αύξηση της αποτελεσματικότητάς του²⁶. Σκοπός είναι, ειδικότερα, να διασφαλίζεται ότι η σήμανση είναι εμφανώς ορατή για τους καταναλωτές κατά την αγορά ελαστικού επισώτρου. Αυτό συνεπάγεται επίσης ότι οι πιθανοί αγοραστές μπορούν να αναγνωρίζουν τη σήμανση ή να κατανοούν τους δείκτες επιδόσεων, για παράδειγμα, ως προς την ακρίβεια και την αξιοπιστία. Επιπλέον, ο κανονισμός αποσκοπεί στη διεύρυνση του πεδίου των παραμέτρων επιδόσεων που αναγράφονται στη σήμανση, ώστε να περιλαμβάνονται νέα στοιχεία και, εντέλει, να

²³ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

²⁴ Δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ, εκτελεστικός κανονισμός της Επιτροπής σχετικά με κοινή μεθοδολογία σύγκρισης της τιμής ανά μονάδα των εναλλακτικών καυσίμων σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, C(2018)2751.

²⁵ Κανονισμός 1222/2009.

²⁶ COM(2018) 296.

συνυπολογίζονται περισσότερο άλλες προτεραιότητες πολιτικής της ΕΕ, όπως το θεματολόγιο της κυκλικής οικονομίας. Τέλος, ο κανονισμός ενισχύει την επιβολή των κανόνων εποπτείας της αγοράς.

4.5 Απαιτήσεις σχεδιασμού των φορτηγών για τη μείωση των εκπομπών CO₂ και τη βελτίωση της ασφάλειας

Οι αεροδυναμικές επιδόσεις των οχημάτων επηρεάζουν άμεσα τις εκπομπές CO₂. Επομένως, η Επιτροπή προτείνει την αναθεώρηση της νομοθεσίας που αφορά τα βάρη και τις διαστάσεις ορισμένων οδικών οχημάτων, ώστε η ημερομηνία κατά την οποία οι κατασκευαστές θα επιτρέπεται να διαθέτουν στην αγορά νέα βαρέα φορτηγά οχήματα με πιο στρογγυλεμένους και αεροδυναμικούς θαλάμους να επισπευσθεί κατά τρία έτη, ήτοι το 2019²⁷. Σε συνδυασμό με την πρόταση της Επιτροπής περί καθιέρωσης προτύπων εκπομπών CO₂ για τα βαρέα φορτηγά οχήματα, η πρόταση προορίζεται να συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τις μεταφορές και να ωφελήσει το περιβάλλον. Ένας επιπλέον στόχος είναι να βελτιωθεί η ασφάλεια των άλλων χρηστών του οδικού δικτύου, η ορατότητα και η άνεση των οδηγών και, ταυτόχρονα, να διευκολύνονται διαρκώς οι διατροπικές μεταφορές.

4.6 Αναθεώρηση του πλαισίου φορολόγησης της ενέργειας, με σκοπό την προώθηση της ηλεκτροκίνησης

Παρότι στην παρούσα δέσμη μέτρων δεν προβλέπεται πλήρης αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολόγηση της ενέργειας, η Επιτροπή προτίθεται να συνεχίσει να διερευνά πιθανούς τρόπους προώθησης της ηλεκτροκίνησης για τους σκοπούς μελλοντικής αναθεώρησης της οδηγίας. Επιπλέον, η εφαρμοζόμενη προσέγγιση με βάση τον καθορισμό μόνο ελάχιστων φορολογικών συντελεστών σε επίπεδο ΕΕ ήδη επιτρέπει στα κράτη μέλη να προσαρμόζουν τους οικείους συντελεστές για τη στήριξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών, χωρίς να απαιτείται τροποποίηση της νομοθεσίας της ΕΕ. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναθεωρήσουν τυχόν υφιστάμενη προτιμησιακή μεταχείριση του πετρελαίου κίνησης.

4.7 Εξορθολογισμός για την υλοποίηση του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, με σκοπό την επίτευξη κινητικότητας χαμηλών εκπομπών

Οι υποδομές αποτελούν αναπόσπαστο εργαλείο για την ανάπτυξη καθαρών, ασφαλών, ψηφιακών και συνδεδεμένων λύσεων στο σύστημα μεταφορών. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι το βασικό δίκτυο μεταφορικών υποδομών της Ευρώπης. Στόχος της Επιτροπής είναι να διασφαλίζεται ότι το δίκτυο είναι αποδοτικό, έξυπνο, ασφαλές και βιώσιμο. Το δίκτυο ασκεί ισχυρή επιρροή στα μοντέλα κινητικότητας τόσο των εμπορευματικών όσο και των επιβατικών μεταφορών, με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων, την ανάπτυξη έργων υποδομών υψηλής ποιότητας και την τόνωση της καινοτομίας. Για τον σκοπό αυτόν, η παρούσα «τρίτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα» περιλαμβάνει πρόταση κανονισμού με στόχο τη διευκόλυνση της υλοποίησης του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και την προώθηση των πολυτροπικών μεταφορών. Τα προτεινόμενα μέτρα έχουν ως στόχο να απλουστευθούν οι διαδικασίες αδειοδότησης, δημόσιων συμβάσεων και οι λοιπές διοικητικές διαδικασίες, προκειμένου να βελτιωθεί η αποδοτικότητα και η διαφάνεια των διαδικασιών, καθώς και η αποδοχή από τους πολίτες. Ως εκ τούτου, η εν λόγω πρόταση θα λειτουργήσει ως καταλύτης για καθαρότερη, ασφαλέστερη και πιο συνδεδεμένη κινητικότητα με την κατά προτεραιότητα διεκπεραίωση της αδειοδότησης των σχετικών έργων που αφορούν το κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.²⁸

²⁷ Οδηγία (ΕΕ) 2015/719. COM(2018) 275.

²⁸ COM(2018) 277.

Επιπλέον, η δέσμη μέτρων θα στηριχθεί από πρόσκληση υποβολής προτάσεων στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη». Θα διατεθούν επιχορηγήσεις της ΕΕ αξίας 450 εκατ. EUR για επενδύσεις σε έργα που συμβάλλουν άμεσα στην οδική ασφάλεια, την ψηφιοποίηση και την πολυτροπικότητα του τομέα των μεταφορών.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με την παρούσα τρίτη δέσμη μέτρων «Η Ευρώπη σε κίνηση», η Επιτροπή ολοκληρώνει το ευρύ φάσμα νομοθετικών της προτάσεων και μέτρων διευκόλυνσης που συνιστούν μια ολοκληρωμένη, ενιαία και μακρόπνοη προσέγγιση για την επίτευξη καθαρής, συνδεδεμένης και ανταγωνιστικής κινητικότητας για τους πολίτες της ΕΕ. Η ψηφιοποίηση, η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και η καινοτομία συνεπάγονται ότι η κινητικότητα βρίσκεται σε σημείο καμψής. Η ΕΕ πρέπει να αξιοποιήσει τις νέες ευκαιρίες που προσφέρονται και, ταυτόχρονα, να είναι κατάλληλα προετοιμασμένη ώστε να προσαρμοστεί στις πολλαπλές προκλήσεις κατά τη μετάβαση. Η κινητικότητα αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων και των εμπορευμάτων, η οποία έχει θεμελιώδη σημασία για την εύρυθμη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι, επομένως, εξαιρετικά σημαντικό η μετάβαση να γίνει σωστά και η ΕΕ —ιδίως οι σημαντικοί της κλάδοι κινητικότητας— να μπορέσει να διατηρήσει την ηγετική της θέση σε αυτόν τον κρίσιμο για την οικονομία και την κοινωνία τομέα, να παραμείνει ανταγωνιστική στο μέλλον και να διασφαλίσει ότι οι υπηρεσίες κινητικότητας θα είναι ασφαλείς, καθαρές και βιώσιμες. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή καλεί τους συννομοθέτες να εγκρίνουν ταχέως τις νομοθετικές προτάσεις υπό το παρόν Κοινοβούλιο και, κατ' επέκταση, να εξασφαλίσουν ότι η «Ευρώπη είναι σε κίνηση».